COMISIÓN DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

(Sesión celebrada el día miércoles 13 de diciembre de 2017).

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Son las 14:02).

–En el día de hoy tenemos dos puntos para considerar. Por razones de agilidad en los trámites sugiero, en primer lugar, recibir al alcalde de la ciudad de Ecilda Paullier –departamento de San José–, señor Leonardo Giménez, y al instructor de manejo Martín Arrúe.

Esta instancia surge a partir de una sugerencia de ellos, que llevó a que me tomara el atrevimiento de invitarlos a venir a este ámbito.

El inspector de tránsito Martín Arrúe elaboró un proyecto –que me pareció interesante– con el fin de unificar los criterios técnicos en la toma de los exámenes para el otorgamiento de la licencia de conducir. Lo presentó a la Unasev y pretende hacerlo en el Congreso de Intendentes, pero antes quiere darlo a conocer en el ámbito parlamentario, específicamente en la Comisión de Transporte y Obras Públicas –lo cual me parece oportuno– e, inclusive, está gestionando vínculos con la autoridad de seguridad vial y de tránsito de España, dado que en la legislación comparada esa normativa es de las más modernas.

Lo interesante es que se ha vinculado con sus pares de varios departamentos –por no decir todos– y en ese intercambio se ha constatado que en el proceso de sacar la licencia, los aspectos que se consideran desde el punto de vista técnico por parte del inspector son diferentes según el departamento de que se trate. Por ejemplo, hay departamentos donde el hecho de olvidarse de poner la baliza es considerado una falta leve, que no tiene por qué significar la no aprobación del examen, mientras que en otros departamentos sí es una razón para no darlo por aprobado. Nos pareció un asunto interesante y me comprometí a recibir al alcalde Giménez y al instructor Arrúe antes de que terminara el período legislativo.

El otro punto que tenemos para considerar es un proyecto de ley –de nuestra autoría– por el cual se designa con el nombre de Daniel Fernández Crespo una ruta terciaria del departamento de San José, que une la capital con la ciudad de Libertad, donde precisamente nació el único presidente de la república oriundo de ese departamento que tuvo nuestro país. No tenemos por qué tratar la iniciativa en el día de hoy; podemos dejarla para el próximo año. En todo caso, pongo esto a consideración de los señores senadores.

(Ingresan a sala el señor alcalde de la ciudad de Ecilda Paullier, señor Leonardo Giménez, y el instructor de manejo, señor Martín Arrúe).

–La comisión da la bienvenida al alcalde de la ciudad de Ecilda Paullier, del departamento de San José, señor Leonardo Giménez –amigo y activo alcalde– y al instructor de manejo Martín Arrúe, quienes nos visitan con el fin de presentar un proyecto relativo a la conformación de un protocolo único para la toma de exámenes prácticos en el otorgamiento de la licencia única de conducir, en todo el territorio.

Este tema nos parece de suma importancia. Hemos informado a la comisión sobre el proceso de comunicación en Unasev, sobre la aspiración de hacerlo en el marco del Congreso de Intendentes, así como también acerca de algunos vínculos internacionales que se han entablado.

Según tenemos entendido, esta idea, que surge del instructor Martín Arrúe, ha sido trabajada con instructores y pares de otros departamentos.

Tienen ustedes la palabra.

SEÑOR GIMÉNEZ.- Mucha gracias a los señores senadores presentes por aceptar nuestra visita y por recibirnos.

La idea es informarles sobre el proyecto en el que venimos trabajando, como decía el señor presidente.

Este año el municipio de Ecilda Paullier pudo incorporar una oficina de tránsito, que depende del Gobierno departamental pero funciona en el mismo espacio físico. Eso constituye un pasito más dentro de lo que implica la descentralización, al tiempo que nos permite tener ese contacto con la gente, que tanto nos interesa.

Dicho esto, si el señor presidente lo permite, me gustaría que el señor Arrúe, que es quien está trabajando en el proyecto que hoy nos convoca, informe a los señores senadores de los pasos que venimos dando en este sentido.

SEÑOR ARRÚE.- Buenas tardes.

Ante todo, muchas gracias a la comisión –a todos los senadores presentes en sala– por darnos la oportunidad de poder contarles acerca de este proyecto.

Soy funcionario del Gobierno departamental de San José y desempeño funciones en el municipio de Ecilda Paullier, en la división de tránsito.

Este es un emprendimiento personal que cuenta con la colaboración de dicho municipio. Se trabajó durante un año en la elaboración de un manual, un protocolo para el examen práctico de la licencia de conducir.

Recorrimos el país visitando diferentes departamentos para observar las diferencias que actualmente existen a la hora de tomar una prueba práctica y consideramos que con la creación de este manual, eso cambiará. Lo creemos conveniente y necesario.

Buscamos asesoramiento en España y allí establecimos contacto con la doctora Violeta Manso Pérez, que es la jefa de la Unidad de Intervención Educativa de la Dirección General de Tráfico de España, que pertenece al ministerio del interior de ese país. Ella, así como también otras personas de España, nos brindaron mucha ayuda y nos asesoraron en el tema, de acuerdo a las pruebas prácticas que se realizan en ese país. Así logramos armar un protocolo único.

Esto será muy útil, no solo para los examinadores de las intendencias, que contarán con una guía a la que tendrán que limitarse para evaluar –de acuerdo a los pasos que se establecen en el manual–, sino también para la población en general, para todos los aspirantes a la hora de tramitar una licencia de conducir, porque les permitirá saber de antemano con qué tipo de pruebas se encontrarán en la pista y, por supuesto, en la vía pública.

Hoy en día no existe, a nivel nacional, un reglamento para definir cuándo un usuario que tramita una licencia de conducir comete una falta leve, deficiente o eliminatoria. Quizás para algunos examinadores el hecho de olvidarse de encender las balizas a la hora de estacionar sea una falta leve, mientras que para otros significa reprobar el examen. Eso es lo que queremos corregir.

Consideramos muy importante y grave el hecho de que no se evalúe con el mismo criterio en los 19 departamentos. Inclusive hay diferencias de evaluación dentro de los mismos departamentos. Creemos que se la ha dado muchísima importancia a la rigurosidad en la parte teórica; además, se han agregado charlas de seguridad vial, con estrictos controles, para apelar siempre a cambiar las actitudes de los conductores. Por supuesto que todo eso suma, pero creemos que está muy descuidada la parte práctica, que consideramos la más importante de la prueba.

Esto va a significar implementar muchos cambios en algunas intendencias, en materia de infraestructura y demás, mientras que en otras esos cambios no serán tan necesarios porque ya tienen pistas adecuadas para estas pruebas que, reitero, no van a ser más difíciles, ya que el objetivo no es complicar al usuario sino mejorar la calidad de los exámenes y lograr que sean iguales en todos los departamentos.

Se habla mucho de unificación pero a la hora de realizar los exámenes prácticos no la hay, sino que existen diferencias muy grandes. Los niveles de dificultad a la hora de evaluar deben ser idénticos; creemos que así debe ser en los 19 departamentos porque las licencias que se expiden son para conducir en todo el Mercosur y, además, en otros países en calidad de turista. Entonces creemos que sería muy conveniente aplicar este nuevo protocolo, este nuevo sistema.

En este manual se incluyen las pruebas en vehículos automáticos y también algo muy importante, que ningún organismo del Estado ha establecido ni incluido en sus manuales de buenas prácticas de conducción, así como tampoco en leyes o en reglamentos, que son los vehículos propulsados mediante otros sistemas diferentes a los ya conocidos de nafta o diésel. Ahora existen vehículos con energías alternativas: eléctricos, solares o con combustible de origen fósil pero con menos contaminantes –como el GNC o el GLP, que es el gas licuado–, que se utilizan en Uruguay y en países vecinos. Creemos que deben incluirse también ese tipo de vehículos a la hora de tomar una prueba práctica porque ya están circulando en el territorio.

Nuestro Reglamento Nacional de Circulación Vial, actualizado en abril de 2009, solo clasifica vehículos por su cilindrada –esto también es muy importante– y nos autoriza a conducir rigiéndose por eso. No tenemos una forma de fiscalizar ni de incluir a estos nuevos vehículos propulsados por otros sistemas a la hora de tomar una prueba práctica, por eso consideramos que deben ser incluidos. En este protocolo se los incluye y, como mencionaba, también a los vehículos automáticos.

Una moto eléctrica tiene una determinada potencia que, a su vez, tiene su equivalente en una moto propulsada por un sistema de combustión interna. Por ejemplo, una moto 125 a nafta ejerce cierta potencia y un motor eléctrico también tiene una potencia equivalente; esa es la forma que se utiliza en otros países, como España. Se utiliza un equivalente en potencia. Es una forma de tratar de equiparar los vehículos a la hora de tomar una prueba práctica. En nuestro caso, de acuerdo a nuestro Reglamento Nacional de Circulación Vial, no tenemos noción ni tenemos dónde incluir esos vehículos. Tampoco podemos obviarlos porque están circulando en nuestro país y también deben tener su derecho de ejercer una prueba práctica en ese tipo de vehículos; lo consideramos así.

A modo informativo cabe comentar que logramos reunirnos con el director de Unasev, Alejandro Draper. Justamente ayer en la tarde mantuvimos un contacto telefónico y nos comunicó que este proyecto, que creen importante y muy conveniente, sigue a estudio de la directiva de Unasev.

Nuestra idea es que este proyecto pueda ingresar al Congreso de Intendentes a través del intendente de San José, señor José Luis Falero, quien además preside el organismo. Consideramos una buena idea que él lo presente al congreso y que éste, junto con Unasev –que también va a estar respaldando el proyecto–, le den la incorporación legal y la reglamentación que deba tener.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presentación.

Sin duda, este es un tema oportuno porque no existe en el país un protocolo único referido a los exámenes prácticos en esta materia.

Quería saber si desde el punto de vista técnico la Unasev dio su beneplácito o entiende necesario que haya un protocolo único, o si todavía tiene a estudio el tema y no se ha pronunciado acerca de la pertinencia o no de la existencia de dicho instrumento.

Además, me gustaría saber en qué grado ha sido significativa la relación internacional con la entidad de España.

SEÑOR PINTADO.- Por mi parte, sé que las intendencias están negociando un acuerdo para tener una libreta única de conducción con las mismas exigencias. En consecuencia, me gustaría saber si este

manual ha sido propuesto al Congreso de Intendentes, que es el lugar donde está tratándose de acordar la libreta única y los manuales.

Según la información –extraoficial– que tengo, para que Montevideo se acoja a la libreta única deben bajarse las exigencias actuales, y los departamentos que exigen poco deberían elevarlas, a fin de encontrar un punto medio.

En concreto, quiero saber si el manual, que me parece muy útil, se presentó a nivel del Congreso de Intendentes, que es donde todo esto está negociándose.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que todavía el señor senador no había ingresado a sala cuando se dijo que fue solicitado al intendente Falero, como presidente del Congreso de Intendentes, que diera la anuencia correspondiente para comparecer a presentarlo.

SEÑOR ARRÚE.- Para responder al señor presidente de la comisión, señalo que aún no tenemos ningún estudio técnico por parte de la Unasev. Sí nos ha comunicado Alejandro Draper –uno de los directores– que no solo lo ven viable, de acuerdo al esquema del protocolo que es muy completo, sino que a la hora de ponerlo en marcha es sumamente aplicable. Pero, como ya dije, no tenemos detalles sobre ningún estudio técnico que estén realizando. Lo que sí nos mencionó es que hace un mes que la directiva lo tiene y está estudiándolo.

Con respecto al contacto y a la comunicación que tuvimos con España, la verdad es que ha sido muy productiva. Nos brinda una visión y una perspectiva muchísimo más amplias y nos da la posibilidad de crecer en este entorno. Para mí fue muy importante el contacto con ellos porque están muy por encima en lo que tiene que ver con este tipo de protocolos y con la forma de establecer las licencias de conducir; son muy exigentes y rigurosos, y todo eso a nosotros nos benefició muchísimo. No hemos tenido la posibilidad de viajar a España para visualizar en forma directa cómo se manejan allá, pero creemos que es muy interesante la forma de trabajar que tienen en esta materia. Sinceramente, me interesa muchísimo; opté por España no solo por el idioma que nos une, sino también porque es uno de los países que ha logrado mayores avances en materia de tránsito y, especialmente, en cuanto a la licencia de conducir.

SEÑOR PRESIDENTE.- En el relacionamiento con los pares de otros departamentos, a nivel de los instructores de tránsito –más allá de lo que se plantee en el Congreso de Intendentes–, ¿se ha constado que haya unanimidad de criterio en cuanto a la necesidad de realizar un protocolo único para todo el país?

SEÑOR ARRÚE.- Sí; aunque el tema lo hemos conversado con algunos porque no tuve un relacionamiento tan fluido con todos durante la elaboración. En realidad, hacía un año que venía trabajando solo, en forma silenciosa, pero cuando comencé a contactarme con ellos –previamente los había visitado para ver cómo se tomaban los exámenes prácticos–, en su mayoría se mostraron muy afines a este protocolo, que les envié cuando estuvo finalizado. De varios departamentos, no solo mis pares, los examinadores, sino también algunos jerarcas se mostraron muy afines y me pidieron que se los enviara vía mail, cosa que hice. Realmente lo ven como algo productivo, interesante y muy completo. Tratamos de incluir todo, es decir, no solo la combustión de algunos motores sino también todo lo relacionado con los vehículos automáticos y con el ingreso de un seguro obligatorio. Por ejemplo, las intendencias no exigen un SOA, cuando se le exige a cualquier usuario de la vía pública. A la hora de tomar un examen práctico, las intendencias no lo exigen. Son detalles que creemos que deben cumplirse y sería interesante que se hiciera de forma unificada, esto es, todas las intendencias solicitar la misma documentación y que la prueba pueda hacerse en un vehículo empadronado en cualquier departamento. Sabido es que hay intendencias que solo toman la prueba práctica con un vehículo empadronado en ese departamento. Ya que hay una unificación en materia de exámenes teóricos y una licencia única de conducir, entendemos conveniente que pueda darse la prueba práctica con un vehículo sin importar dónde esté empadronado, siempre que esté en condiciones, tal como lo exige este protocolo.

SEÑORA PESCE.- Bienvenidos. Es una gran iniciativa; creo que todo lo que apunte a unificar criterios en el país es muy importante, sobre todo, a nivel de manejo. Como decía el senador Pintado, creo que igualar las condiciones de exigencia es fundamental.

Me quedaron algunas dudas cuando se habló de la combustión y del SOA.

En cuanto a la combustión, ¿su propuesta es que dependiendo del auto con el que se vaya a rendir examen, sea dada la licencia? ¿O que haya algunas condiciones? Ese tema no me quedó claro. No vamos a suponer que ustedes van a tener autos para que se dé parte del examen en cada uno. Obviamente que se va con el auto que se utiliza normalmente.

A su vez, esto va enrabado con el SOA. Se dijo que se va a exigir el seguro único, pero tengo entendido que en Montevideo puedo ir a dar el examen sin tener auto propio. Por ejemplo, puedo pedirle el auto a mi hermano para dar el examen. Entonces, quisiera que se explicara a qué se refiere con el SOA, porque tengo entendido que se aplica solamente a los vehículos y aquí es obligatorio. Además, quisiera saber si la exigencia es que el auto en el que se dé el examen tenga el SOA, lo que no quiere decir que el que vaya a manejar lo tenga.

SEÑOR ARRÚE.- Con respecto a la combustión de los vehículos, no es que se especifique la combustión del vehículo para dar la prueba, sino que queremos incluir a todos los vehículos. Creemos que los propietarios de vehículos que quieran rendir la prueba práctica en un vehículo eléctrico, a GNC, GLC o automático deben tener la posibilidad de hacerlo. En España es así con los vehículos automáticos a diferencia de los vehículos que se manejan de forma manual; se da la posibilidad de rendir el examen práctico en ambos vehículos. Sin embargo, hoy en día en nuestro país hay intendencias que no toman la prueba en vehículos automáticos. Entonces, queremos que quien tenga un vehículo automático –que muchas veces son costosos y la persona hizo una inversión para conducir ese tipo de vehículo– que esté en condiciones, pueda dar en él la prueba, pues no entendemos por qué tiene que darla en otro.

Respecto a la otra pregunta, se exige el SOA al vehículo automotor, más que nada en el caso de las personas que asisten con un vehículo particular. Las academias de conducir ya tienen su seguro previsto que, obviamente, va por encima del seguro obligatorio básico; tienen un seguro mayor que realmente cubre a la persona que está conduciendo sin licencia de conducir, es un seguro especial. Ahora, la intendencia debería exigir ese seguro obligatorio a todos los que van a dar la prueba en un vehículo particular para poder circular por la vía pública, como una forma más rigurosa de tener un control de que el vehículo está cumpliendo con un tema legal como es el seguro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero destacar, a efectos de que conste en la versión taquigráfica, un proyecto que es el primero en el interior del país y lo está ejecutando la alcaldía de Ecilda Paullier. Se trata de un ámbito de aprendizaje de manejo que pretende emular al que existe en Montevideo. Para eso, el año pasado acompañamos al alcalde a hablar con el intendente Martínez, que estuvo dispuesto a ayudar en la materia, lo mismo que el alcalde del Municipio CH. De modo que el alcalde, los técnicos, el Gobierno departamental de San José y las empresas privadas, en el marco de la responsabilidad social empresarial, han colaborado y en breve se estará inaugurando en el interior del país el primer ámbito de aprendizaje de manejo, señales de tránsito y seguridad vial dirigido a escolares. Inclusive van a concurrir todas las escuelas de la región. Realmente me parece una gran iniciativa y los felicito por el trabajo que han realizado.

SEÑOR GIMÉNEZ.- Brevemente les cuento en qué etapa estamos con la escuelita de tránsito que es exactamente igual a la que está en Villa Dolores. En este momento tenemos terminados: el pavimento, los cordones-cuneta, las veredas y la cartelería, que es idéntica a la oficial, a la que está reglamentada para las rutas nacionales, con los reflectivos y los tamaños que se usan en rutas y ciudades. Estamos ya saliendo del piso y dándole vida a la escuelita de tránsito, que va a funcionar con bicicletas. Se va inaugurar antes del comienzo del año lectivo, con los escolares y las maestras. Se va a recorrer las escuelas para llevar el material y contarles de qué se trata el emprendimiento. Seguramente Martín Arrúe va a colaborar también en eso, porque está trabajando con nosotros en el municipio.

Apuntamos a cuidarnos entre todos en el tema vial que tantas vidas nos viene costando. Ecilda Paullier, por su ubicación estratégica, está atravesada por la Ruta Nacional n.º 1 y hoy tiene una doble vía que hace pocos días inauguramos con el ministro Rossi. Además, estamos atravesados por la Ruta n.º 11, un corredor turístico muy importante que tiene muchísimo tránsito. Tenemos escuelas a ambos lados de esas arterias, por eso es importante aprender desde chicos a manejarse en el tránsito y saber qué es un cartel de pare o un ceda el paso. Los municipios de al lado, el de Nueva Helvecia y el de Colonia Valdense, nos hicieron consultas porque quieren mandar a sus escuelas a trabajar allí y estamos en eso.

Con seguridad, previo a la inauguración les va a llegar la invitación porque nos gustaría que la comisión nos acompañara en esa instancia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muy amables por la invitación y muchas gracias por la comparecencia.

(Se retiran de Sala el alcalde de la ciudad de Ecilda Paullier, señor Leonardo Giménez y el instructor de manejo, señor Martín Arrúe).

–Vamos a distribuir la propuesta que se presentó en la comisión. Tiene el mérito de surgir de un instructor de tránsito del interior que, junto a otros colegas, dio todos los pasos en la Unasev y se comunicó por sus propios medios con el exterior. Se trata de una propuesta bastante seria que van a presentar al Congreso de Intendentes, que es el ámbito donde corresponde hacerlo. Más allá de eso, puede derivar en la necesidad de elaborar normas legales, e igualmente es importante que la comisión específica en estos temas en el ámbito legislativo tome conocimiento de esto.

Por otro lado, consulto a los señores senadores respecto al proyecto de ley, de mi autoría, por el que se designa a la ruta terciaria del departamento de San José, ramal de la ruta 11 –que une la ciudad de Libertad y la capital del departamento–, como Daniel Fernández Crespo. No sé si quieren considerarlo hoy o prefieren dejarlo para el comienzo del próximo período. Aclaro que, personalmente, no tengo urgencia.

El proyecto de ley se fundamenta en que don Daniel Fernández Crespo fue el presidente de la república en régimen colegiado que nació en el departamento de San José, concretamente en la ciudad de Libertad. De profesión maestro, se destacó por ser un legislador y un actor político con una trayectoria fuertemente vinculada a iniciativas en materia laboral. Propuso leyes como la de seguros de accidentes de trabajo, jubilación de la mujer, bolsa de trabajo, subsidios por desempleo en distintas actividades y jornadas especiales para la industria insalubre. Además, tuvo una actividad importante como presidente del Liverpool Fútbol Club, de Belvedere, Montevideo, y del Club Atlético Aguada de básquetbol.

Lo cierto es que nació en la ciudad de Libertad, en el departamento de San José que es precisamente donde está la carretera que se denomina Camino de la Costa y que en el proyecto mencionamos como ruta terciaria del departamento de San José, ramal 11, en el trayecto comprendido entre el kilómetro 2 y la intersección con la ruta nacional 45, porque fue la designación que nos dio el jefe regional de vialidad, ingeniero Betervide, que consultamos previamente a la elaboración del proyecto.

Me informa la secretaría –y destaco la eficiencia del equipo que la conforma– que ya hizo la consulta formal al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑORA SECRETARIA.- En realidad, señor presidente, vamos a confirmar bien porque se habla de dos ramales.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se señala que Camino de La Costa, que une la ciudad de San José de Mayo con la ruta n.º 45, próximo a la ciudad de Libertad, según el inventario vial está integrado por dos ramales de ruta n.º 11 denominados ruta 11 52 RR, desde el kilómetro 2 de San José al 11.500, y ruta 11 53 RR, desde el kilómetro 11.500 al 28.700 de la ruta n.º 45. Están diferenciados en el inventario por ser el primero de tratamiento bituminoso y, el otro, de tosca. Firma la consulta, precisamente, el ingeniero al que referí, Eduardo Betervide, que es el actual jefe regional de vialidad para la región de San José.

SEÑOR PINTADO.- Ante todo, por supuesto que la bancada de Gobierno no tiene ningún inconveniente en rendir homenaje a Fernández Crespo nominando una ruta. Yo iba a pedir el informe de vialidad, porque me parece que siempre es lo correcto. Hay que determinar bien a qué le estamos poniendo el nombre de Fernández Crespo. Obviamente, si es en San José, mejor, por las razones que señalaba el presidente, autor del proyecto.

Además, habíamos pedido a la Dirección Nacional de Vialidad que nos enviara el informe acerca de qué rutas nacionales actualmente no tienen nombre, están en el anonimato. Acá hemos tenido un intercambio de ideas respecto a algunos tramos que son departamentales y de los que no

tenemos injerencia. Quiero tener la certeza de que estamos dándole un nombre a algo que corresponda a la jurisdicción nuestra, para no tener ningún inconveniente con afectar la autonomía departamental. Si todo eso está salvado, señor presidente, lo votamos ya. No tenemos ningún inconveniente.

SEÑORA SECRETARIA.- Ellos nos mandaron, específicamente –aunque no la tengo acá– la información que indica el nombre de tal ruta, pero nada más. En cuanto a lo otro, como que tienen que mandar un mapa. Yo no lo visualizo. Tendríamos que verlo de alguna manera, sobre todo por los tramos. Hay muchas rutas que están con esos tramos. No tengo forma de verlo.

SEÑOR PINTADO.- Sugiero que se distribuya la información que recogió secretaría para ver si podemos interpretarla. Y lo que hay que pedir, concretamente, porque la Dirección Nacional de Topografía tiene georreferenciación –por lo menos la tenía, y creo que debe seguir siendo así–, es que junto con la Dirección Nacional de Vialidad georreferencien las rutas y nos digan, desde un mapa digital, tramo por tramo, cuáles son las que están nominadas y cuáles no.

Cuando se votó lo que propuso el señor senador Carámbula en el sentido de que por ley se designaran ciertas rutas con el nombre de algunas de las destacadas personalidades de Canelones, en lo personal siempre me incliné porque fuera toda la ruta y no por tramos, ya que también debemos pensar en los usuarios. Si uno va por una ruta que, por ejemplo, se llama Juan González y pasa a llamarse Teresa Martínez, puede terminar siendo algo bastante complicado. En general, terminamos diciendo el número de esa ruta y no el nombre. Entonces, considero que esa información la precisamos y es independiente de esto.

Si tenemos la certeza de que lo que ahora estamos designando con un nombre, no lo tiene y es parte de la jurisdicción nacional, estamos dispuestos a votarlo.

La otra información es importante porque no quisiera, señor presidente, que se entre en una competencia para ver quién nombra más cosas. Me parece que cuando la nomenclatura empieza a ser a demanda, puede ser muy justa para los que la proponen pero podemos terminar generando más problemas que soluciones. No es este el caso, pues tratándose de una personalidad como Daniel Fernández Crespo, que además fue presidente de la república, resulta insólito que no se haya designado con su nombre ninguna ruta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Coincido con el señor senador Pintado, por lo que, si está de acuerdo la comisión, pedimos a la secretaría que realice las gestiones pertinentes a efectos de obtener la información completa del Ministerio de Transporte y Obras Públicas sobre el estado de situación de todas las rutas del país que tienen jurisdicción nacional, las que tienen nombre y las que no, de manera que quede como un insumo permanente y a futuro en este tema.

Si bien por lo que se señala en el correo electrónico que recibió la comisión, corrigiendo e involucrando los dos tramos quedaría saldado correctamente el texto del proyecto de ley, insistiría en que también quedara claro –por esta misma vía del ingeniero Betervide– que efectivamente lo que nos dice –como parece ser– está en la égida nacional, a efectos de que, de ser así, procedamos a traer la nueva redacción para la próxima reunión.

SEÑOR PINTADO.- Quiero ser más práctico, señor presidente. Propongo que le demos a este proyecto de ley una aprobación general sujeta a la confirmación. Si efectivamente es nacional, no hay que hacer nada más, pero si no lo fuera, entonces sí el presidente convocará y reveremos el tema. Seamos prácticos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Perfecto.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota).

–5 en 5. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

SEÑOR CARRERA.- Propongo al señor presidente como miembro informante.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias.

Se va a votar.

(Se vota).

–4 en 5. **Afirmativa.**

SEÑOR CARRERA.- Quiero realizar una consulta. Hace unos cuantos días el diputado Iván Posada presentó un proyecto de ley –que ya tiene media sanción en la Cámara de Representantes– en el sentido de designar una ruta nacional con el nombre de Zelmar Michelini. Me gustaría saber qué pasó, porque si ya fue votado, podríamos darle trámite.

SEÑOR PRESIDENTE.- La secretaría nos informa –y, efectivamente, ahora recuerdo que fue así– que el proyecto de ley quedó pendiente, en carpeta, porque resultó no tratarse de una ruta de jurisdicción nacional. Creo que el señor senador Pintado alertó que es una ruta que atraviesa más de un departamento y que un trayecto era nacional y otro departamental. Se quedó en reconsiderar si se designaba con ese nombre el trayecto nacional o si se procuraba el pasaje a jurisdicción nacional de la ley para efectuar esa denominación.

También se me ocurre en este momento que podrían hacerse los oficios pertinentes para que el departamento en el que tiene el trayecto departamental coincida y la Junta Departamental denomine.

SEÑOR PINTADO.- En el departamento de que se trate pueden hacerse las gestiones por los tramos departamentales. Creo que es una buena iniciativa, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, si la comisión me autoriza puedo, como presidente, averiguar en qué departamento es jurisdicción nacional y ahí sí sería competencia de la ley, y hacer la gestión en el departamento que corresponda si la junta y el intendente toman iniciativa.

SEÑOR CARRERA.- Muy bien. Le estaríamos encomendando al señor presidente la gestión ante los departamentos. También le estaría solicitando que, de ser posible, se comunicara con el diputado Iván Posada, que fue el autor de la iniciativa, para comentarle en qué estado está el proyecto y cómo seguiríamos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Bien, quedo responsable de lo que se me ha encomendado por parte de la comisión.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Son las 14:45).